Breve memória da Companhia Ferro Carril do Ceará

EDUARDO CAMPOS (*)

Que cidade era a Fortaleza do último quartel do século XIX? Aonde iam distrair-se pessoas gradas? Que necessidades tinham, as tais criaturas, e não apenas essas mas as demais, de se transportarem aos locais de seus quefazeres? E como ir a todos os sítios, e, de principal, aos de mais prazer, durante o dia, a ver amigos ou espairecer à beira-mar?

Os que tomaram a si a incumbência de recordar a feição e o comportamento da cidade desses dias, e nesse exemplo de certo os que se exercitam em história, não se esforçaram em atentar para os pequenos detalhes da convivência urbana então exercida.

Desse modo, em caso que nos interessa, a recompor a geografia humana da urbe, desses idos, em hora de descrever-lhe os equipamentos utilizados dia-a-dia, não há como não apelar para a obra de ficção, calcada na realidade da cidade, que apetece: "A Afilhada", correto romance de Oliveira Paiva.

Aí projetada a vida de quem estudava, de quem trabalhava na cidade de pouco desenvolvimento, descrita a paisagem vista do mar, ou de parte mais elevada, do forte ou do Outeiro, dimensionadas muitas vezes com desânimo os pontos distantes, a alcançar, a uns dias em que não corriam automóveis, ônibus ou bondes.

E para tudo a preocupação de possuírem os seus viventes uma alimária de cavalgar, ou à mão, dinheiro suficiente para alugar carro, a bem ser um coche, de preferência conduzido por conhecido cocheiro da confiança da família, como o que, no livro de Oliveira Paiva, fora apanhar à praia a Maria das Dores, em prazer de férias ali....

(*) Sócio Efetivo do Instituto do Ceará.

A essa cidade, posso presumir pelo leitor, haveria de caber bem a notícia de que logo mais, antes de expirar o século, pessoas empreendedoras, capitalistas naturalmente, pretendiam inaugurar diligente companhia de bondes tirados a burros, inesperada providência a facilitar a locomoção de seus usuários, tudo a módico preço da passagem vendida a cem réis, circunstância a facilitar a ida de qualquer um às paragens do bairro do Benfica, do Matadouro, ou da estação ferroviária, praia...

A cidade recontada por Oliveira Paiva, a que no decorrer da viagem de Maria das Dores, como narra, ia sendo avaliada; perto da Alfândega (onde depois estaria o Poço da Draga), tem um pântano sobre o qual, em viaduto praticado em madeira, passavam carros e pessoas... Depois dessa etapa, o veículo a carregar a *Das Dores* podia livrar-se do piso de areia frouxa, e seguir a correr sobre calçamento, até deparar, mais adiante, a rua do Chafariz. E então, nesse ponto, ir de subida, subindo, a caminhar diante da fortaleza, para estacionar, como queriam os seus passageiros, na Praça da Sé.

Na Feira Nova (a Praça do Ferreira antiga) não faltavam alimárias presas pelos cabrestos aos frades de pedra de Lioz.

Cidade provinciana, rural sobretudo. Muito estafante movimentar-se alguém, a ir de um lugar a outro, a pé! Cansava. Ah, se houvesse bonde, outro transporte! Nem todos, ficava evidente, podiam manter cavalo tratado em cocheira, ou contratar carro de aluguel...

Por que não chegava logo a anunciada Companhia Ferro Carril? Fundada em 1877, inauguraria os seus serviços à população só em 25 de abril de 1880.

Em verdade, muito bem-sucedida a captação de recursos na modalidade de venda de ações, então vendidas sob a qualificação de inteira ou fração.

Prestigiando a formação de capital, tão necessário à formação de reservas da novel empresa, logo acudiram as pessoas mais representativas da comunidade, a começar pelo Barão de Aratanha, Mons. Antônio Xisto Albano, jornalista e advogado João Brígido, escritor Antônio Papi Júnior, Dr. Guilherme Studart, his-

toriador e fundador do Instituto do Ceará -, Antônio Gonçalves da Justa e tantas outras personalidades, chamando a atenção Boris Fréres, adquirindo 100 ações... 82 o total de subscritores, universo com direito a 298 votos nas assembléias.

De início construídos um pouco mais de quatro mil metros de linha, mas ao final, a Companhia já contava na exata 11.507,88m de trilhos assentados. É como vem mencionado em circunstanciado relatório sobre as atividades da empresa para o ano de 1896. O aporte, da ordem de 33:436$080.

Poucos preferiam depois de tão esperado melhoramento repetir aquela viagem da Maria das Dores, da **A Afilhada**. Para os lados da praia tudo ficara mais fácil, e se dizer por tão pouco, por simples papelucho comprado por cem réis...

Os bondes tirados a burros faziam quase o mesmo caminho e, mesmo na parte do aclive mais forte, por diante da fortaleza, havia parelha de burros mais descansada, para acudir o deslocamento do veículo.

Tudo muito bem pensado, a funcionar a contento, como acontecia em 1896.

A empresa que se chamou **Companhia Ferro Carril do Ceará**, utilizava em média 161 burros (animais de tiro), seis carneiros (?) e um cavalo, esse aproveitado pelo fiscal da companhia em suas viagens de fiscalização do tráfego. O robusto animal, no balanço anual, estimado em 200$000.

A Diretoria, em Relatório elucidativo dos atos de gestão e resultados do exercício de 1896, amargava a asfixiante pressão da libra, no sistema de câmbio vigente, fato que concorria para pontuar a desvalorização do mil-réis, de que resultava a diminuição, em muito, do valor das ações da companhia, a ponto de firmar-se como estorvo à intenção de distribuir dividendos.

Dito nesse documento, depois de outras explicações: "O valor efetivo da moeda é que dá a verdadeira medida dos lucros e perdas" (...) "Considerando assim, o capital (ações) da companhia, realizado ao tempo da incorporação dela, deveria valor hoje 446:1000$000, em quanto, no mercado, vale somente em moeda fraca, o seu mesmo preço nominal de 148:7000$000."

Outros fatores incomodavam a administração da empresa, e naquele documento reclamado de modo especial o passe gratuito, o que era autorizado pela diretoria, como argüido sem avaliada a quantidade de ações dos que a tinham em maior quantidade, e ficavam prejudicados. Além disso, no mesmo patamar, os quarenta "passes" "concedidos ao Governo Estadual e à Intendência (para funcionários da administração municipal), aumentavam o prejuízo, pois deixavam de ser pagos 2.982$000 de passagens, valor a que se iam acrescentar 3.139$000, importância referente a 43 "passes" concedidos a acionistas vintenários, elevando a dissipação de rendas para o total de rs. 6.052$000."

Essa situação é deplorada em "Quadro demonstrativo dos passageiros que transitaram gratuitamente nos carros desta Companhia, no mês de dezembro de 1896", e aí exibido o total de 27.242 passageiros que viajaram sob essa condição.

Vê-se, com admiração, a cópia formidável de carne dos gados abatidos transportada pelos bondes, do matadouro público até o mercado, quando utilizados dois carros fechados, o equivalente aos carros-baú de agora, apropriados por transportadoras rodoviárias. Àqueles dias os veículos do tipo descrito eram construídos nas oficinas da empresa, onde se preparavam igualmente os de passageiros.

Durante o ano de 1896, do Matadouro até o Mercado, a chamada carne verde de 13.261 reses, foi transportada, traslado seguido por 1.460 cevados (porcos) e mais 258 carneiros.

O carroção, carro próprio para transporte de mercadorias, no período ora aludido, fez o frete de 3.130 caixas de querosene e de igual quantidade de couros salgados. Bondes contratados para viagens de ponto a ponto, e nessa condição denominados "bondes expressos", efetivaram no decorrer do ano 174 viagens.

O Relatório da Companhia desce a detalhes bastante interessantes.

À página 29 informado o total de alimentos fornecido a cada burro em serviço, com média anual para cada animal de 1,1 arroba de capim verde (cerca de 17 quilogramas); 315 gramas de alfafa, 702 gramas de cana (hastes), 60 gramas de maniva (mandioca) e porção complementar de outras forragens.

Em dinheiro, por dia, cada animal respondia pela despesa de 1$022 só de suprimento alimentar.

Via de regra os que se ocuparam da descrição dos veículos, antes de nós, sugeriram no máximo a lotação de 25 passageiros por bonde, informação equivocada.

Carros corriam transportando menor lotação, e nesse caso os preparados na Bélgica. Não aceitavam mais de 20 passageiros.

Com 25 pagantes, sentados, trafegavam os veículos de fabricação das próprias oficinas da Companhia ou importados do Rio de Janeiro. Para a lotação de 30 passageiros, os maiores, semelhantes aos fornecidos pelos fabricantes dos Estados Unidos.

No curso de esclarecimentos do Relatório quanto ao número de empregados utilizados no manejo dos veículos, entendido haver em cada carro um boleeiro (homem que ordenava a marcha dos animais) e um condutor encarregado de cobrar as passagens, funcionário disponível para auxiliar o companheiro de trabalho na troca dos burros (dois em cada tração).

Depois de apresentada estatística do movimento de passageiros, o documento ora mencionado, faz relevante apreciação:

"A (linha) do Benfica continua a ser a mais importante".

"Após ela vem as da Estação, Matadouro e Fábrica de Tecidos, Praia, Mororó e Praça Fernandes Vieira; e finalmente, da estação da Via-Férrea de Baturité".

Vários estudiosos têm-se interessado em resgatar esses momentos do Ferro Carril.

De todos, até onde alcança o conhecimento do autor, apenas Raimundo Girão na apreciável "Geografia Estética de Fortaleza" (pp 190, 191) refere a "modestos veículos, pondo em melhor intercomunicação os bairros e a **city,** prestavam, apesar de tudo, *ótimos serviços à cidade.*" (grifamos)

Os demais, como Raimundo de Menezes, tendem mais para o anedotário ou o realce do que possa passar por ridículo. E conta: "Dois nédios burros, cabisbaixos, usando uns grotescos óculos de couro, puxavam, valentemente, o veículo, vergastados por comprido chicote, e atendendo humildemente, aos seus nomes característicos, berrados a plenos pulmões." Menciona que o

boleeiro enfiava-se "num fraque" e os bondes punham-se de pé em formato de "caixa de fósforos". Aí mencionada a lotação: 25 passageiros..."(in "Coisas que o tempo levou", p.41)

Na parte iconográfica desse mesmo livro de Raimundo de Menezes, reproduzida charge da revista *O Malho*. O desenho cômico de autoria de M. Guilherme exibe depreciativo comentário: "Como é feito, atualmente, o serviço de bondes em Fortaleza... Além de moroso e atrapalhado, os animais estropiados e magros... apanham pra burro!" (*O Malho*, 13.09.1913).

Aquela revista, editada na Capital Federal, esquecia que não cessar de circular nos Correios os cartões-postais figurando o Rio de Janeiro, a maior parte em cores, com imagens de veículos tirados por animais, como o cartão que lembra a Central do Brasil, 1905. Mas nada tão ridículo qual o **card** produzido por H. H. Straton, Chatannoga, Tenn. (USA), a mostrar um grupo de marinheiros (americanos?) posando ao lado de tradicional bonde de burros, a toda certeza carro para 30 passageiros, do tamanho dos que corriam em Fortaleza (ver in "O Rio de Ontem no Cartão-Postal 1900-1930", de Paulo Berger).

No "Índice Analítico e Iconografia da Cronologia Ilustrada de Fortaleza", obra assinada por Miguel Ângelo Azevedo (Nirez), vê-se a reprodução de bilhete de passagem para viagem em bonde da Companhia Ferro Carril.

Há duas ou três fotos dos carros da Companhia no "Álbum de Vistas do Estado do Ceará", editado em Nancy, França, em 1908. O melhor documentário fotográfico.

Em 1896 gerenciava a Companhia o Sr. Henrique Théberge. E o relatório anual recebia as assinaturas do presidente, do secretário e do tesoureiro do Conselho: João Brígido dos Santos, Antônio Papi Júnior e Afonso Fernandes Vieira, respectivamente.

Não se diz tudo ainda a respeito. Falta elucidar por quais ruas e praças percorriam os carros em seu trajeto, que abalroamentos ocorriam, e atropelamentos, e truncamentos outros.

Coube-nos, nessa oportunidade, dispensar ao leitor e estudiosos mais subsídios ao aprimoramento de futuras informações

sobre a empresa que, em país de empreendimentos pouco longevos, funcionou por mais de três décadas.

E a contento, acreditamos.

Bibliografia Consultada

RELATÓRIO da Companhia Ferro Carril do Ceará, Fortaleza, 1986.

PAIVA, Manoel de Oliveira - *A Afilhada*, Editora Anhambi: São Paulo, 1961.

MENEZES, Raimundo de - *Coisas que o tempo levou*, Hucitec, São Paulo, 1977.

GIRÃO, Raimundo - *Geografia Estética de Fortaleza*, Imprensa Universitária, UFC: Fortaleza, 1959.

ÁLBUM DE VISTAS DO ESTADO DO CEARÁ, Nancy, França, 1908.

AZEVEDO, Miguel Ângelo de - *Cronologia Ilustrada de Fortaleza*, Programa Editorial da Casa de José de Alencar, Volumes 1 e 2, UFC: Fortaleza, 2001.

BERGER, Paulo - *O Rio de Ontem no Cartão-Postal (1900-1930)*, Rio-Arte: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1983